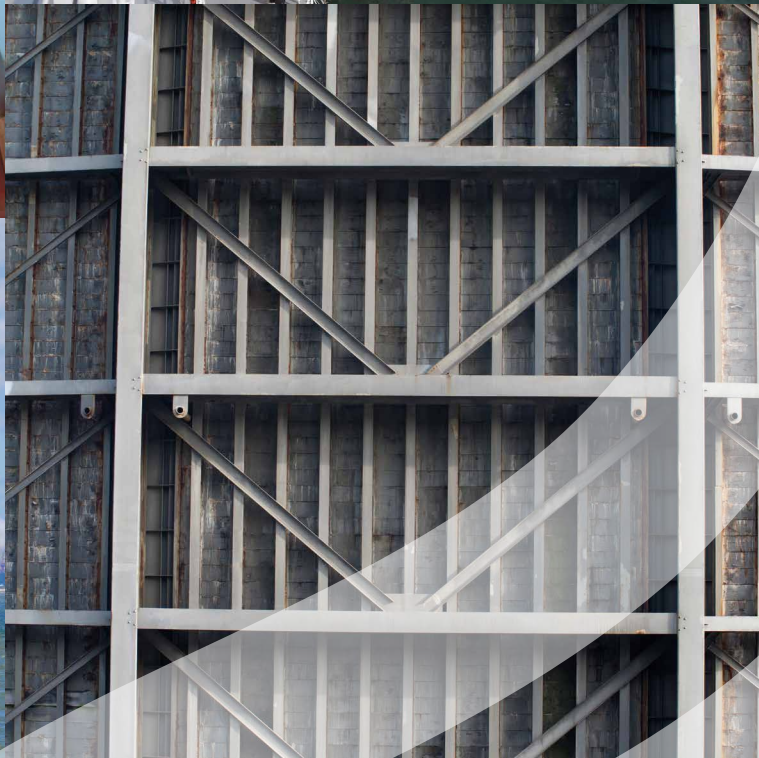
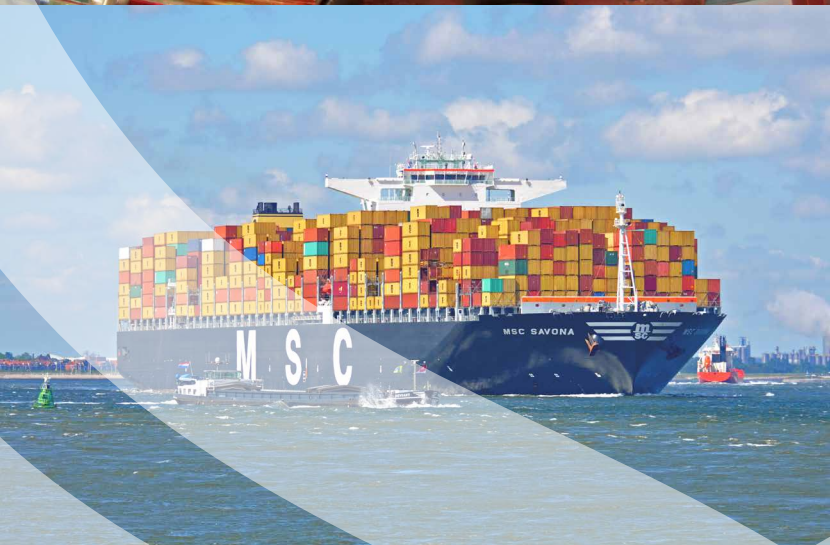


Nautisch Nieuws *Scheldegebied*

Uitgave: Maritieme Dienstverlening & Kust - Rijkswaterstaat Zee en Delta | n° 25 | Januari 2015



Samenwerken in de Permanente Commissie

Twaalf jaar geleden, in september 2002, verscheen het eerste nummer van wat toen nog de Westerschelde Nieuwsbrief heette, het huidige Nautisch Nieuws. Twaalf jaar lang las u artikelen over de veiligheid en vlotheid op de Westerschelde. We namen u mee in de wereld van interessante (technische) ontwikkelingen. We schreven over de toenemende samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen en alle partners op de rivier. In dit nummer blikken we terug op wat die voorbije jaren gebracht hebben. We starten met de visie van de vier leden van de Permanente Commissie (PC): wat zijn de belangrijkste ontwikkelingen geweest in het gemeenschappelijk nautisch beheer van de Westerschelde?

Alle PC-leden geven aan dat er veel werk is verzet en dat er veel zaken zijn verbeterd. 'Het meest in het oog springend is natuurlijk de verhoging van het veiligheidsniveau', meent Jacques D'Havé. 'Er zijn minder ongevallen en ze zijn bovendien minder ernstig.' Volgens Brigit Gijsbers komt dit vooral door de goede verkeersbegeleiding en de kwaliteit van de loodsen: 'De technische ontwikkelingen hebben hier ook aan bijgedragen. Het instrumentarium van de loodsen bijvoorbeeld is indrukwekkend.' Johan Jacobs voegt daaraan toe: 'We laten steeds grotere schepen toe. Dan is het belangrijk dat we de veiligheid kunnen blijven garanderen.' Volgens Ilse Hoet investeert de PC continu in veiligheid. 'Denk bijvoorbeeld aan het scheiden van de zeevaart en de binnenvaart. Ook dat draagt bij aan de veiligheid.'

• Up-to-date

'Vergeleken met andere regio's in de wereld lopen we voorop', geeft Ilse aan. 'We zijn zeer up-to-date en moeten dat ook blijven. We nemen dan ook geen gas terug.' De PC stimuleert de ontwikkeling van allerlei technische hulpmiddelen, zoals het Central Broker Systeem en WESP. 'Allebei al in gebruik sinds 2005 en steeds verder verfijnd', legt Jacques uit. 'Die systemen bewijzen ook grote diensten in de samenwerking tussen ketenpartners. We kunnen niet

meer zonder. Samenwerken wordt steeds effectiever en ook het plannen van de scheepvaart verloopt steeds efficiënter.'

• Planning en leefbaarheid

Brigit: 'Het wordt steeds voller en drukker op de rivier. Goede planning is daardoor steeds belangrijker. We bereiden ons al voor op de verkeerssituatie tijdens en na de bouw van de Nieuwe Sluis in Terneuzen.' Johan: 'Die sluis zorgt ongetwijfeld voor meer trafiek. Alleen al daarom verdient het de aandacht van de PC. Bovendien moeten we ook oog hebben voor de leefbaarheid en zijn we verantwoordelijk voor het estuariene systeem. We zoeken steeds naar de juiste balans tussen alle belangen.'

• Winst behalen

Samenwerken is een belangrijk woord in het gemeenschappelijk nautisch beheer. Alle PC-leden onderstrepen het belang van samenwerken: tussen Nederland en Vlaanderen, in de PC en andere organisatieonderdelen van het GNB, tussen en met de verschillende partners, zoals de havens, de reders en de loodsen. 'Maar samenwerken gaat niet vanzelf', stelt Brigit. 'We moeten elkaars belangen leren kennen en er rekening mee willen houden. Over het algemeen gaat dat goed. En zeker als je helder en inzichtelijk kunt maken welke winst te behalen is met goed samenwerken, haakt men graag aan.' Ilse beaamt dit en vindt ook: 'De geesten zijn gegroeid voor ketenwerking.'

• Samenwerken in de toekomst

De PC-leden vergaderen vier keer per jaar, maar spreken elkaar ook regelmatig buiten deze vergaderingen. 'Als er iets aan de hand is, weten we elkaar te vinden', zegt Johan. 'We komen allemaal voort uit andere, grote organisaties, die niet noodzakelijkerwijs dezelfde belangen vertegenwoordigen', vult Ilse aan. 'Toch hebben we groot begrip voor elkaars situatie en zien we kansen om effectief



en prettig samen te werken.' Ook verder in de organisatie werkt men graag en steeds vaker intensief met elkaar samen. 'In de verkeerscentrales bijvoorbeeld', geeft Johan aan. 'En zeker in Vlissingen, in het Schelde Coördinatie Centrum, is de samenwerking goed zichtbaar.' Johan verwacht dat de PC in de toekomst de samenwerking nog verder zal brengen op Europees of zelf mondiaal gebied. 'Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Gent. De havens hier liggen, vanuit mondiaal perspectief, zo dicht bij elkaar dat ze geen lokale concurrenten van elkaar zouden moeten zijn.'

• Toekomst

Kijkend naar de toekomst, dan zijn de PC-leden het snel eens. De nieuwe Schelderadartorens bij Oostende en op Neeltje Jans dragen bij aan de veiligheid en vlotheid. De komst van de Nieuwe Sluis in Terneuzen is van groot belang voor de groei van het scheepvaartverkeer en de bereikbaarheid

van de havens. De aandacht van de PC gaat verder uit naar de maximum scheepsdiepgang en -afmetingen. 'Het einde van de schaalvergroting is nog niet in zicht', meent Johan. Ook zijn er plannen voor een capaciteitsstudie van de Westerschelde. 'Daarbij worden de knelpunten in kaart gebracht en bekijken we welke nautische of infrastructurele maatregelen nodig zijn om die knelpunten weg te werken', licht Jacques toe. Tenslotte loopt er nog een studie naar de mogelijke overschakeling naar dynamische kielspeling voor het toelatingsbeleid. 'We verwachten dat we daar medio 2015 een beslissing over kunnen nemen.'

Leden Permanente Commissie

De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (kortweg PC) is het hoogste orgaan in de organisatie van het gemeenschappelijk nautisch beheer. Al sinds 1839 is de PC verantwoordelijk voor de veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer in het Scheldegebied. Nederland en Vlaanderen leveren ieder twee commissarissen. Namens Nederland zijn dit Brigit Gijsbers, directeur Maritieme Zaken van het directoraat-generaal Bereikbaarheid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en Johan Jacobs, hoofdinspecteur-directeur van Rijkswaterstaat Zee en Delta. Vlaanderen vaardigt af Ilse Hoet, afdelingshoofd Haven- en Waterbeleid van het departement Mobiliteit en Openbare Werken en Jacques D'Havé, administrateur-generaal van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust.

In deze nieuwsbrief

- | | |
|--|----|
| • Samenwerken in de Permanente Commissie | 2 |
| • Westerschelde blijft veilig | 4 |
| • Vlotheid op de Westerschelde | 6 |
| • Optimaal benutten van capaciteit | 8 |
| • Schelderadarketen | 10 |
| • Beloodsingsmiddelen | 12 |



Westerschelde blijft veilig

Ondanks de opmerkelijke schaalvergroting van de scheepvaart blijft de Westerschelde een veilige rivier. Dit blijkt uit de jaarlijkse monitoring van de nautische veiligheid op de vaarwegen in het Scheldegebied. Het hoge veiligheidsniveau is voor een groot deel te danken aan de door de Permanente Commissie ingevoerde veiligheidsmaatregelen.

De Permanente Commissie volgt de evolutie van de nautische veiligheid nauwgezet op om waar nodig te kunnen ingrijpen. Vanaf 2006 loopt er een meer volledig en accurater monitoringssysteem. De nieuwe werkwijze registreert alle ongevallen in het gehele Scheldegebied: aanlooproutes op zee, Westerschelde, kanaal Gent-Terneuzen en de Beneden-Zeeschelde. De registratiereeks vanaf 2006 kan daarom niet volledig worden vergeleken met de vorige, minder nauwkeurige, reeks.

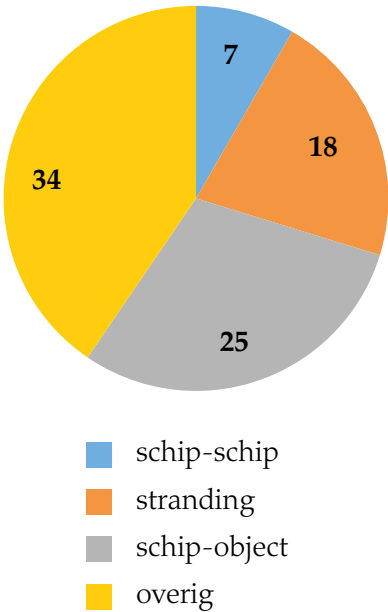
• Aantal ongevallen

Ondanks de schaalvergroting van de zeescheepvaart blijft het aantal ongevallen beperkt, zeker in relatie tot het jaarlijkse aantal scheepsbewegingen in het gebied: zo’n 250.000 à 300.000 per jaar. De gemiddelde bruto tonnenmaat van de zeeschepen die Antwerpen aanlopen, bedroeg in 2013 ongeveer 23.000. Dit is een verdubbeling ten opzichte van 1997. De schaalvergroting van de zeeschepen en de vaart op de Westerschelde met containerschepen langer dan 360 meter, heeft, zo blijkt, geen negatieve impact op de nautische veiligheid.

• Aard van de ongevallen

Het aantal aanvaringen tussen schepen, de ergste soort ongevallen, is vrij gering. De meeste ongevallen zijn zeer beperkt van aard en betreffen strandingen of aanvaringen

Aard ongevallen 2013



met objecten, zoals boeien. De bovenstaande diagram die voor 2013 een onderverdeling in de aard van ongevallen aangeeft, illustreert dit.

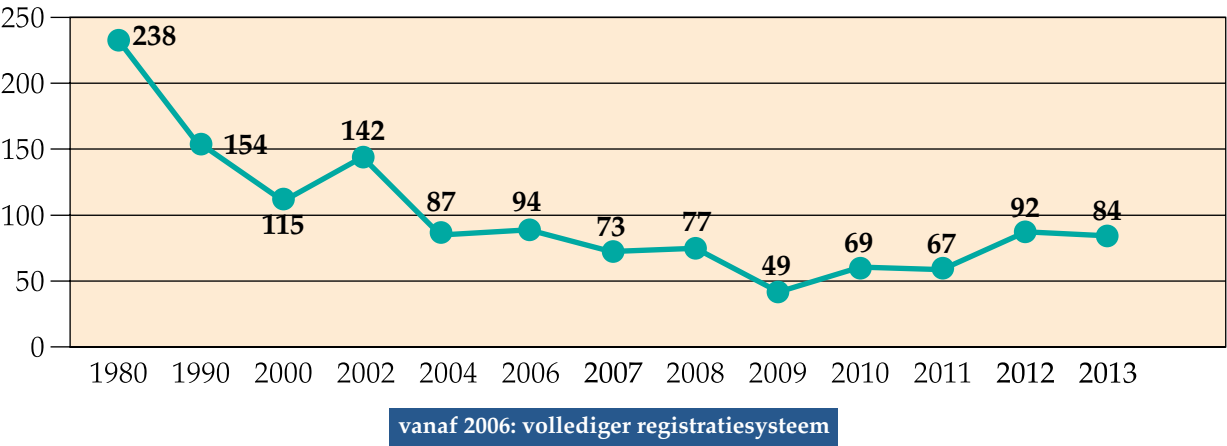
In 2013 vonden zeven aanvaringen tussen schepen plaats, waarvan twee tussen zeeschepen.

• Externe veiligheid

Er heeft zich sinds 2005 geen enkele zware aanvaring meer voorgedaan die van invloed had kunnen zijn op het externe veiligheidsrisico, het risico voor de bevolking en de omgeving

Aantal ongevallen Scheldegebied

1980 - 2013



Evolutie aantal zware schadegevallen met mogelijke gevolgen voor extern risico																	
Jaar	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Aantal	6	2	0	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0

veroorzaakt door het transport van giftige of brandbare stoffen. Het betreft schadegevallen waarbij de scheepswand of de ladingruimte wordt gepenetreerd, waardoor lading kan vrijkomen.

Relevant voor de externe veiligheid is ook dat het aantal zeetransporten met gevaarlijke gassen sinds 2008 is afgenomen, vooral het transport met toxische gassen zoals ammoniak.

Transport gevaarlijke gassen 2008-2013		
	2008	2013
Toxische gassen	104	35
Brandbare gassen	1367	1256

• Veiligheidsmaatregelen

Sinds 2000 heeft de Permanente Commissie een aantal veiligheidsbevorderende maatregelen getroffen, zoals:

- de ingebruikname van de gezamenlijke VTS simulator in Kallo. Nederlandse en Vlaamse verkeersleiders doorlopen gezamenlijk opleidingen en trainingen, specifiek afgestemd op hun werkingsgebied.
- het continu aanpassen van de Schelderadarketen aan de meest recente technologische ontwikkelingen, zoals de integratie van AIS in de keten.
- het invoeren van een restrictief ankerbeleid en het creëren van meer vaar ruimte op de Rede van Vlissingen. Dit heeft het aantal ongevallen aldaar beperkt.
- verscherpte instructies voor de passage van grote schepen in de Bocht van Bath.
- het optimaliseren van de gegevensuitwisseling van gevaarlijke lading aan boord van incidentschepen. In geval van een calamiteit komt de vereiste informatie onmiddellijk beschikbaar.
- het gebruik van de Westerscheldeplanner (WESP). Dit elektronisch hulpmiddel voor het opstellen van een veilige vaarplanning voor tijgebonden schepen voorkomt gevaarlijke situaties.
- het aan de loodsen aanleveren van elektronische peilkaarten met actuele en dus betrouwbare dieptegegevens.

- het opleggen van voorschriften om incidenten op het badstrand van Vlissingen te voorkomen.
- maatregelen ter bevordering van een veilige vaart van binnenschepen en riviercruises.



Jan Huisman, burgemeester Reimerswaal

Burgemeester Jan Huisman van gemeente Reimerswaal ziet de commando patrouillevaartuigen (de COPI-vaartuigen) als een enorme aanwinst in de beheersing en bestrijding van incidenten op de Westerschelde. ‘Deze boten zijn snel ter plaatse en bieden ruimte aan specialisten die direct de situatie beoordelen, informatie doorgeven en indien nodig maatregelen nemen. Informatie is in de beheersing van incidenten een cruciale factor. De COPI-vaartuigen zijn wat dat betreft een grote stap voorwaarts. Ook de sinds 2009 actieve post Hansweert van de KNRM valt in die categorie. De KNRM kan vooral bij kleine schepen hand- en spandiensten verlenen in geval van een calamiteit. Ze hebben een aantal keren laten zien effectief te kunnen handelen. De Veiligheidsregio vervult een belangrijke verbindende rol. Onlangs was ik op een symposium over veiligheid op de Westerschelde in Terneuzen. Tal van organisaties werden adequaat bijgepraat. Zo’n bijeenkomst zorgt er bovendien voor dat partijen elkaar beter leren kennen. Dat komt de samenwerking zeker ten goede.’

Vlotheid op de Westerschelde

Voortdurend verbreken van records

Op 10 december meerde de MSC New York, een gloednieuw containerschip, aan in de haven van Antwerpen. Dit 399 meter lange en 54 meter brede schip brak daarmee opnieuw een record als grootste schip geschut door de Berendrechtsluis. De CSCL STAR brak onlangs het record van schepen met de grootste diepgang ooit: 151 decimeter. Records blijven gebroken worden, want, zo vinden Eric Adan en Marin Mesuere, Nederlands en Vlaams diensthoofd van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit: 'Er is nog geen concrete grens, die zoeken we voorzichtig op.'

De afgelopen 12 jaar hebben we met enige regelmaat bericht over de maatregelen die genomen werden om de vlotheid op de Westerschelde te bevorderen. Het aantal grote schepen is in die periode ook enorm toegenomen. 'Dat kan niet meer zonder verkeersmanagement', stelt Eric. 'De loods is voor zijn werk ook afhankelijk geworden van de verkeersbegeleiding. Vroeger deed hij alles zelf.'

• Maximale lengte

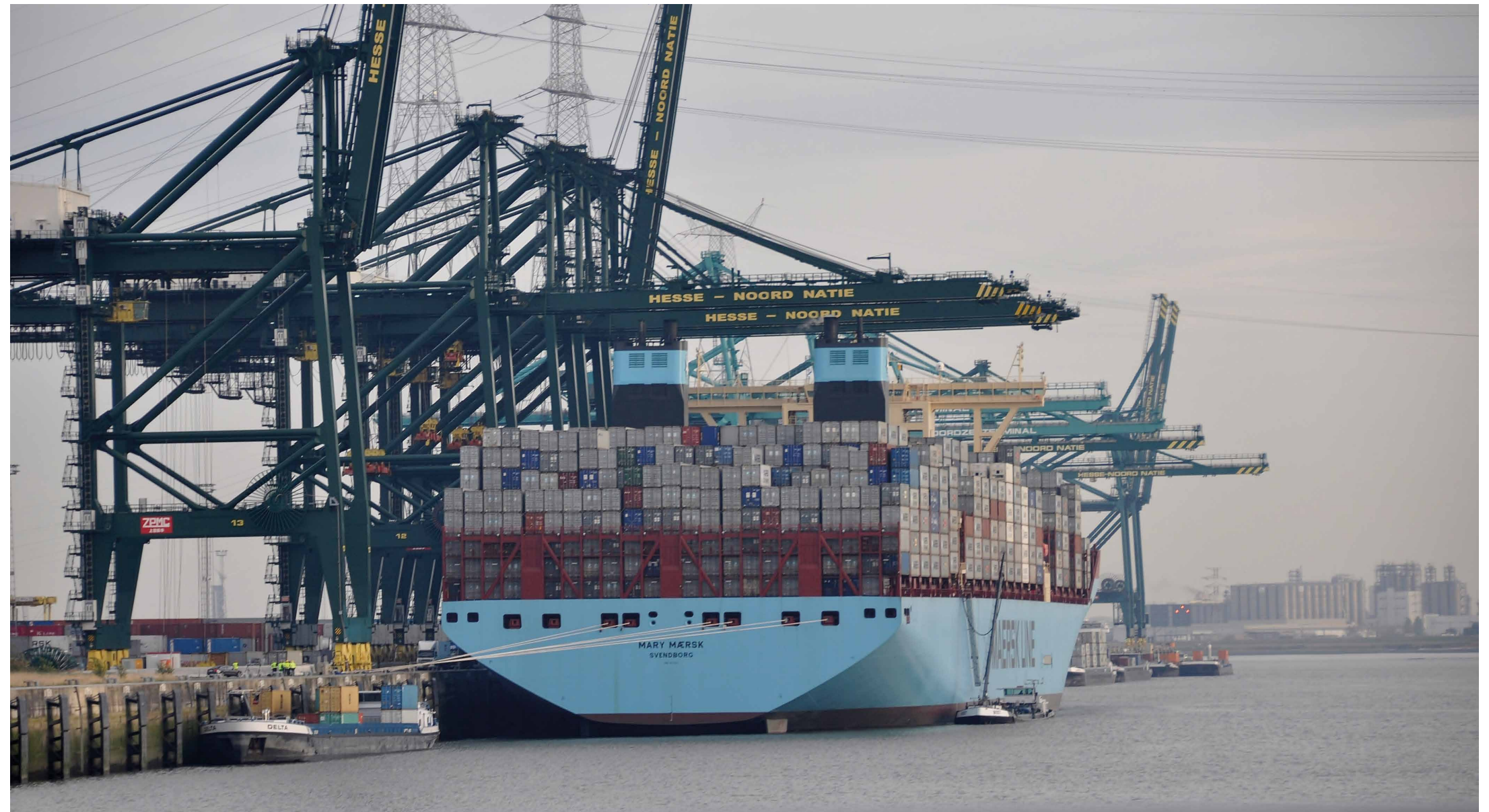
Op 7 april 2009 voer het eerste schip langer dan 340 meter (de tot dan toe maximale toegestane lengte), de MSC Beatrice, de Schelde op en af. Simulatie in het Waterbouwkundig Laboratorium Borgerhout ging hieraan vooraf. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) stelde een plan van aanpak op waarin verschillende voorwaarden waren opgenomen. Zo mocht de proefvaart alleen bij daglicht plaatsvinden, moesten er voldoende slepers voorhanden zijn en was een sluitende vaarplanning een vereiste. Tot nu toe volgden 685 schepen van deze afmetingen het voorbeeld van de MSC Beatrice.

• Verkeersbegeleiding

Martin Mesuere lag aan de grondslag van het idee van gestroomlijnde planning. 'Ik zag 15 jaar terug in dat we steeds brandjes achteraf aan het blussen waren, terwijl die branden makkelijk te voorkomen waren geweest', vertelt Martin. 'Als we zorgen voor een goede inplanning van de schepen, net als in de luchtvaart, voorkomen we problemen. En kunnen we onze energie in andere zaken steken.' En zo geschiedde. Tijdens de millenniumproblemen (de overgang van 1999 naar 2000) hadden Eric en Martin veel contact met de havens van Antwerpen en Gent. De schepen zouden immers kunnen stilvallen en computers zouden kunnen uitvallen. Daar kon de organisatie maar beter op voorbereid zijn. De problemen bleven uit, maar het contact met de havens was gelegd.

• Volwaardig verkeersmanagement

Verkeersbegeleiding startte met het laagste niveau: het verstrekken van informatie over de waterstand, de wind,



De Mary Maersk, één van de eerste Triple E-schepen, aan de kade van Antwerpen (oktober 2013).

de naam van het schip. Daarna kwam de mogelijkheid om het schip de positie mee te geven en kon er daadwerkelijk assistentie worden verleend. Tot een 15 jaar terug was dit het plafond van wat de verkeersbegeleiding te bieden had. 'Nu hebben we te maken met volwaardig verkeersmanagement', gaat Eric verder. 'Onze verkeersleiders bewaken het hele gebied. Het GNA schetst de kaders waarbinnen ze kunnen handelen, zij voeren dat zeer goed uit. Je hebt het zicht op het grote geheel nodig om je werk te doen. Dat is de centrale gedachte die we willen bewaken.'

• Nieuwe toelating

De komende periode verwachten Eric en Martin nog nieuwe ontwikkelingen. 'Nieuwe typen schepen blijven zich aan-

dienen voor toelating', zegt Eric. 'We zijn daar heel helder in. Lever een dossier in, binnen acht weken laten we weten of toelating geoorloofd is. In die acht weken raadplegen wij aan de hand van het dossier diverse deskundigen en voeren we bijvoorbeeld een simulatie uit. Daar zijn uiteraard ook de loodsen bij betrokken.'

• Dynamische kielspeling

'Een andere belangrijke ontwikkeling is de nieuwe sluis bij Antwerpen, die in 2016 klaar moet zijn', neemt Martin over. 'Deze sluis gaat voor veel verkeer zorgen op de linkeroever. We bereiden ons daar nu al op voor.' Tenslotte is daarnaast het instrument van de dynamische kielspeling in ontwikkeling, dat voor meer vlotheid (en veiligheid) gaat zorgen.

'Dit project zit nu in de aanbestedingsfase. Op termijn moet een dynamische kielspeling er voor zorgen dat de tijpoorten om op- of af te varen groter worden. Dan kan de rivier meer verkeer verwerken en wordt ze ook veiliger.'

Verkeersleiders op Twitter

Sinds kort zijn vier van de verkeersleiders op het water te volgen op Twitter, waaronder Fabian de Pooter, verkeersleider op de nautische verkeerscentrale Terneuzen. Volg hem op @VLW_Fabian.

Optimaal benutten van beschikbare capaciteit

In het verdrag van oktober 2008 is de samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen voor het nautisch beheer van de Westerschelde formeel geregeld. De PC kreeg nautische beheersbevoegdheden op Belgisch en Nederlands grondgebied. Nederland en Vlaanderen hebben via de PC gezamenlijk zeggenschap over zaken als het toelatingsbeleid, vaarwegmarkering en kielspeling. De PC wordt daarin ondersteund door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA), het operationeel orgaan.

Deze formele regeling van de zeggenschap en beslissingsrecht is van grote betekenis. 'Vroeger had een Nederlandse hoofdverkeersleider echt niets te vertellen op Vlaams grondgebied en omgekeerd,' vertelt Martin Mesuere, Vlaams diensthoofd van de GNA. 'Er werd verder ook nauwelijks samengewerkt. Niet tussen Nederlanders en Vlamingen en ook niet tussen bijvoorbeeld de havens en de reders. Als er geen ligplaats vrij was, kon een schip niet opvaren en moest het ankeren. Daar was niemand blij mee. Het is aan de toenmalige Vlaamse Directeur Generaal Jan Strubbe te danken dat er op dit vlak iets veranderde. Hij stuurde een aantal nautici naar het Schelde Coördinatie Centrum te Vlissingen

en zorgde er voor dat ze intensief gingen samenwerken met de Nederlandse hoofdverkeersleiders. Iedereen dacht dat ze binnen de kortste keren vechtend over straat zouden rollen, maar dat viel reuze mee. De samenwerking tussen de Nederlanders en Vlaanderen verliep vanaf het begin wonderbaarlijk goed, ze vonden elkaar in vakmanschap.'

• Pilot Steenbank

'Nederlanders en Vlamingen werkten vaak samen aan projecten. Daardoor groeide het vertrouwen in elkaar', vult Eric Adan, Nederlands diensthoofd van de GNA, aan. 'Ook tussen de Nederlandse en Vlaamse loodsen. Voorheen leefden die in aparte werelden. De toenemende samenwerking mondde uit in het gezamenlijk gebruik van beloddingsmiddelen.' Martin voegt daaraan toe: 'Als er geen nood is om samen te werken, is er ook geen neiging. Deze samenwerking is echt in de praktijk gegroeid. Het is zeker ook geen vanzelfsprekendheid dat autoriteiten en loodsen elkaar weten te vinden. Op het operationele niveau gaat het hier heel goed. Sinds begin dit jaar is een nieuw project gestart: Pilot Steenbank. Daarin neemt een Nederlandse loods plaats naast de verkeersleider van Rijkswaterstaat. De

belodding wordt nu hier gepland, in plaats van aan boord van de loodsboot. Kennis en expertise wordt gebundeld voor het beter begeleiden van de scheepvaart. Resultaat: vlotter en veiliger scheepvaartverkeer, optimaal benutten van de vaarwegcapaciteit.'

• Ketenwerking

De verreгаande ketenwerking op het kanaal van Gent naar Terneuzen is een zeer goed voorbeeld wat je met samenwerking kunt bereiken. Optimaal plannen kan alleen als alle partijen meewerken en inzage kunnen en willen geven in hun gegevens. Op het kanaal wordt 24 uur voordat grote schepen aankomen of vetrekken een planning gemaakt. Bekeken wordt hoe laat er geschut moet worden, hoe laat de loods aan boord moet en wanneer de stuwadoors klaar moeten staan. Twaalf uur voor aankomst wordt die planning nog eens bekeken en zes uur voor aankomst is hij definitief. 'Stel je voor dat vrachtwagens een slot moeten aanvragen om de weg op te mogen', licht Martin de omvang van dit project toe. 'Ze boeten in aan vrijheid. Maar er tegenover staat dat er geen files meer zijn én ze weten precies hoe laat ze bij de klant zijn. Dat zou toch wel een revolutie zijn.'

Guus de Meijer, verkeersleider in Terneuzen

Guus de Meijer werkt als verkeersleider op de verkeerscentrale in Terneuzen. 'Voor mij is de GTI-tool de belangrijkste ontwikkeling van de afgelopen jaren. Deze tool maakt het mogelijk schepen zo efficiënt mogelijk door de sluisen te loodsen. Vroeger lagen (meerdere) schepen soms lang te wachten voor de sluis, samen met de door hen ingehuurde sleepboten en loodsen. Een schipper weet nu precies wanneer hij aan de beurt is om te schutten en kan zijn vaarschema daaraan aanpassen. Het leidt tot een zo efficiënt mogelijk inzet van mensen en materieel en dus tot besparing van kosten. Dat is voor alle partijen in de keten een groot voordeel en van groot belang voor de concurrentiepositie van bedrijven hier in de regio. Een andere belangrijke ontwikkeling ligt in de informatie over schepen die begeleid worden. We weten steeds meer over de schepen. Dat is met name van belang bij incidenten. Die komen minder voor, maar dat betekent niet dat er geen (ernstige) incidenten meer kunnen plaatsvinden. Gezien de huidige schaalvergroting in de scheepvaart kunnen de consequenties van een incident aanzienlijk toenemen.'

Rinus van der Jagt, binnenschipper

Rinus van der Jagt, binnenschipper én gepensioneerd verkeersleider, ziet de marifoon en de elektronische kaart als belangrijkste verworvenheden voor een veilige (binnen)vaart op de Westerschelde. 'Toen ik als verkeersleider begon in Hansweert, begin jaren '70, waar schuwden we binnenschippers met een patrouilleboot van Rijkswaterstaat voor een eventuele gevaarlijke situatie. De binnenvaart beschikte nog niet over communicatiemiddelen. Toen de verkeerspost er eenmaal stond en je gemakkelijk met een marifoon contact op kon nemen, ging het snel. Binnen korte tijd beschikte de hele binnenvaart over zo'n marifoon. De verkeerspost gaf bovendien een toerbeurt af voor de sluis. Dat bracht rust. Binnenschippers hoefden niet meer met gevaar voor eigen leven over te steken om maar vooral snel aan de sluis te zijn. Met de komst van de elektronische kaart en het AIS verbeterde er ook veel. Je voelt je veel veiliger op het water, omdat je precies ziet waar je bent en wat er om je heen gebeurt. Ook een grote verbetering is dat aandacht besteed wordt aan het betonnen en op diepte houden van nevengeulen. De binnenvaart kan over grote stukken van de Westerschelde gescheiden van de zeevaart varen. Er is de afgelopen jaren veel veranderd. Voor mij is het belangrijkste dat je veel veiliger en dus meer ontspannen over de Westerschelde vaart.'



De samenwerking op het kanaal van Gent naar Terneuzen is een goed voorbeeld van samenwerking. Optimaal plannen kan alleen als iedereen meewerkt.

Een veilige vaarweg De Schelderadarketen

Op 1 maart 1991 werd de Schelderadarketen, na jaren van voorbereiding, in gebruik genomen. En sinds die tijd is de keten blijven ontwikkelen om scheepvaartverkeer zo vlot en veilig mogelijk te begeleiden op de Westerschelde en haar mondingen. We zijn toonaangevend op internationaal vlak en willen dat blijven in de toekomst!

In november 1978 werd tussen Nederland en België het Radarverdrag gesloten om een gemeenschappelijke en grensoverschrijdende radarketen te bouwen voor het verlenen van Vessel Traffic Services op de (Wester)Schelde en haar mondingen (nu VTS-Scheldegebied genoemd). Deze keten diende volledig geïntegreerd te zijn en gebruik te maken van dezelfde operationele procedures in beide landen. De hoofddoelstelling was en is de scheepvaart op de meest doeltreffende wijze te begeleiden op de (Wester)Schelde en haar mondingen.

• Aanleg systemen

Uitgaande van het radarverdrag werd in 1985 een raamovereenkomst gesloten tussen beide landen en Philips-Nederland. Daarin werd de gebruiksklare levering van alle systemen voor de Schelderadarketen als “sleutel-op-de-deur” project geregeld. De technische oplevering van de systemen was op 14 december 1990. De Schelderadarketen werd op 1 maart 1991 operationeel in gebruik genomen. De radarketen bestond uit drie kernsystemen: het Radarwaarnemingssysteem (RW) voor het genereren van een tactisch verkeersbeeld, het IVS (Informatie Verwerkend Systeem) voor het administreren en opvolgen van alle schepen in het werkingsgebied en het VHF-radiocommunicatiesysteem voor de gesprekken tussen verkeersleiders en schip.

• Aanpassingen en uitbreidingen

De afgelopen 24 jaar is de Schelderadarketen continu aangepast en uitgebreid. Enerzijds door gewijzigde operationele inzichten, ingegeven door de eindgebruikers (verkeersleiders), het management (SDV, PC, lijnorganisaties MDK en RWS) en de stakeholders (zoals havens, loodsdiensten en waterwegbeheerders.). Anderzijds door de internationale ontwikkelingen op het gebied van verkeersbegeleiding van zowel zee- en binnenscheepvaart (zoals IALA, IMO en EU). Dit leidde tot verschillende nieuwe systemen en applicaties: de VTS Simulator in 2001, een systeem voor distributie van hydro-meteogegevens (Hymedis – 2002), de introductie van een eigen website www.vts-scheldt.net (2005), de realisatie van een AIS (Automatic Identification System) netwerk en integratie in RW (2005), een uitwisselingsplatform (genoemd Centraal Broker Systeem) voor nautische informatie met alle stakeholders (2005), een software planningstool WESP voor het berekenen van tijpoorten voor diepstekende schepen, een applicatie die rapporten en statistisch materiaal aanle-

vert op basis van gearchiveerde gegevens van IVS en AIS (Business Intelligence, 2007) en de implementatie van River Information Services opgelegd door een EU-directieve om de dienstverlening naar de binnenvaart op een hoger niveau te brengen.

• Nieuwe radartorens

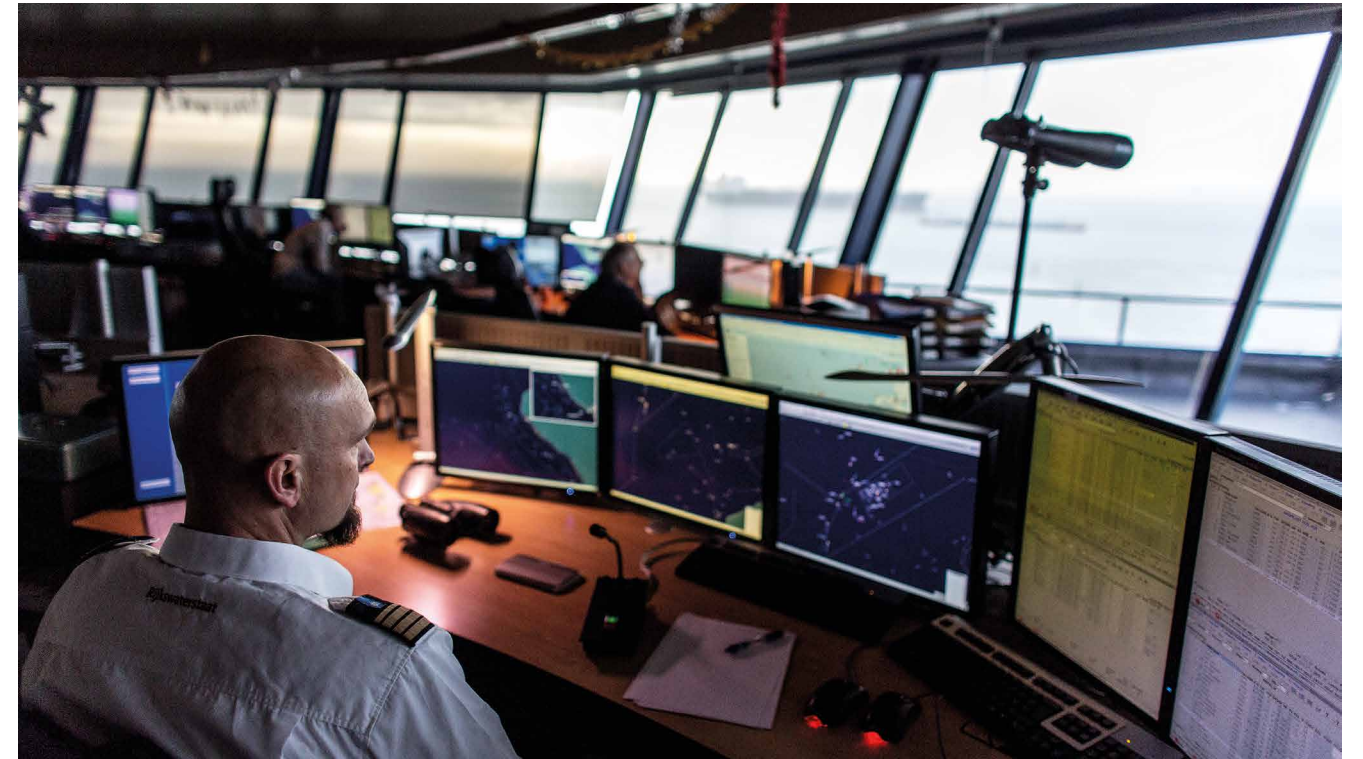
De keten werd en wordt ook (geografisch) uitgebreid. Denk aan de uitbreiding met twee radartorens door een nieuwe containerkade in Zandvliet (medio jaren 90). In 2004 werd de radartoren Oostdyckbank in gebruik genomen. Op dit moment is de uitvoering van een 113 m hoge radartoren bij Neeltje Jans in uitvoering. Een nieuwe radartoren bij de aangelegde dam bij de toegangseul van de Haven van Oostende is recent gebouwd en operationeel in 2015. Een aantal bijkomende radartorens worden ook in de periode 2015 - 2016 in gebruik genomen. Het betreft drie clusters: twee volwaardige (betonnen) radartorens en een gapfiller als gevolg van het ontpolderingsproject Hedwige/Prosperpolder, twee volwaardige (betonnen) radartorens en een radarsensor op seinbord Royerssluis als eerste uitbreiding tot Boveneinde Rede Antwerpen (BRA), En tot slot een volwaardige (betonnen) radartoren en een gapfiller in de zone verkeerscentrale Hansweert.

• Vervangen systemen

In 1997 is gestart met een aantal omvangrijke migratieprojecten. Het doel is een aantal subsystemen en/of applicaties te vervangen om zo de Schelderadarketen technologisch op peil te houden. Enkele voorbeelden: het IVS werd in 2003 volledig vervangen en is aan de derde generatie toe in 2015 -2016. Dit geldt ook voor de RW-applicatie: de eerste vervanging was in 2002 en begin 2015 wordt de tweede migratie operationeel. Het radiocommunicatiesysteem werd in 2007 vervangen. In 2006 is het Wide Area Network (WAN) in gebruik genomen: een IP gebaseerd netwerk, dat in staat is om de verschillende datacommunicatiestromen tussen de locaties, applicaties, gebruikers en externe partijen op een beveiligde en uniforme wijze te laten verlopen. In 2008 werden alle operationele ruimtes vernieuwd met nieuwe consoles en luchtbehandelingssysteem.

• Eén computerplatform

Een belangrijke mijlpaal in de modernisering van de Schelderadarketen was de introductie van het virtualisatieplatform in 2008. Het doel was om alle ICT-applicaties op één computerplatform te brengen en hiermee een essentiële stap te zetten in de reductie van de Total Cost of Ownership van de IT-infrastructuur van de Schelderadarketen. Een volgende belangrijke mijlpaal is de introductie van een nieuwe Enterprise Architectuur (EA) op software vlak. De blauwdruk hiervan werd in 2013 uitgetekend en is bepalend voor een ef-



De verkeersleiders spelen een grote rol in het begeleiden van de scheepvaart op de Westerschelde.

ficiënt en samenhangend raamwerk voor alle ICT-applicaties die de komende zeven jaar dienen te worden vernieuwd. Dit geldt ook voor nieuwe applicaties die in de komende jaren worden ontwikkeld. In 2015 wordt gestart met de fundamente en bouwstenen van deze EA.

• Logistieke keten

De Schelderadarketen is meer dan een reeks radartorens en verkeerscentrales. Bovenop de noodzakelijke ondersteuning ten behoeve van verkeersmanagement, is de Schelderadarketen ook de nautische informatieprovider naar alle stakeholders in de keten geworden. Een concreet voorbeeld is het Centraal Broker Systeem dat een essentieel en kritisch onderdeel is geworden in de ketenwerking en onmisbaar voor de economische en logistieke activiteiten binnen het Schelde-estuarium.

• Nieuwe ontwikkelingen

Op gebied van radartechnologie wordt een algemene invoering van moderne “solid state” radars voor de zeeposten ingevoerd. Hiermee wordt een betere performance bereikt. Op het vlak van internationale ontwikkelingen zoals e-navigation /e-maritime toepassingen en RIS-technologie kan de Schelderadarketen toonaangevend blijven op internationaal vlak. Het invoeren van gemeenschappelijke werkvloeren en coördinatiecentra, onder meer gebaseerd op de principes van Maritime Operational Services, heeft ook in de toekomst im-

pact op de Schelderadarketen. Nieuwe applicaties, zoals “Implementatie Dynamische Kielspeling” leveren een bijdrage aan de capaciteitsbenutting van de Schelde en een optimalere doorvoer van en naar de havens. Verdere uitbouw van het Centraal Broker Systeem brengt de informatie-uitwisseling met ketenpartners op een hoger niveau. Een voorbeeld daarvan is het toepassen van Maritime Single Window; meer integratie van de bedrijfsprocessen van de ketenpartners voor een optimale afstemming in de vaarweg. Dit vereist een planingsmethodiek die verder ontwikkeld moet worden, waarbij havensystemen (verkeersstromen, ligplaatsen, sluisplanning, enz.) separaat van de Schelderadarketen in bedrijf blijven. De informatie-uitwisseling dient intensiever en kwaliteitsvoller te zijn, gebaseerd op SLA's. Het uitbouwen van de ingeslagen weg op het gebied van de Enterprise Architectuur zorgt dat we op adequate wijze de bestaande ICT-applicaties (Hymedis, website, WESP, BI) kunnen innoveren. Het gebruik van een Private Cloud (opvolger van virtualisatieplatform) levert hiertoe de nodige computerresources.

• Ambitie behouden

De werking van de Schelderadarketen en de bijhorende samenwerking met de verschillende partners staat internationaal op een hoog niveau. Het moet de ambitie zijn om dit niveau te behouden door te blijven verbeteren en optimaliseren waar nodig, ondanks de budgettaire beperkingen die zich manifesteren. Dat is een uitdaging voor de toekomst!

Beloodsing op de Westerschelde

De Nederlandse en Vlaamse loodsen beschikken anno 2014 over hypermoderne, stabiele vaartuigen vanwaar ze overstappen op de schepen die beloodsing nodig hebben. Op deze pagina plaatsen we, naast enkele foto's van de SWATH, enkele foto's uit vervlogen tijden.



Afscheid van Ben Sinke

Ben Sinke was de afgelopen twaalf jaar vanuit Nederlandse kant (Rijkswaterstaat Zee en Delta) verantwoordelijk voor de totstandkoming van Nautisch Nieuws. Als communicatieverantwoordelijke van het GNB zorgde hij voor input van de artikelen, beoordeelde hij tekst, vorm en politieke gevoeligheid. Hierbij hield hij altijd de belangen van het gemeenschappelijk nautisch beheer in het oog. Vanaf 1 januari 2015 geniet Ben van een welverdiend pensioen. Namens de redactie bedanken wij Ben voor zijn inzet!

Colofon

Uitgave

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
Rijkswaterstaat Zee en Delta

Oplage

3000 exemplaren

Redactie

Eva Descamps; Ben Sinke; Antoine Vuylsteke;
Lievens Communicatie

Realisatie en eindredactie

Ben Sinke (Rijkswaterstaat Zee en Delta), tel. 0031 (0) 118 62 24 83
Antoine Vuylsteke (Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust), tel. 0032 (0)3 222 40 02

Beeld

Rijkswaterstaat Zee en Delta, Marcel Modde (pg 11)

Druk

Grafisch Bedrijf Goes

Voor extra exemplaren neemt u contact op met
Lievens Communicatie
0031 (0) 118 65 51 00 of info@lievenscommunicatie.nl.

Overnemen van artikelen na toestemming van de eindredactie.

Meer informatie over het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer van de Westerschelde vindt u op www.vts-scheldt.net.